

Univers Concept 2007

MOTORNYTT	lördag 12 oktober
Föregående	fredag 11 oktober

1. Nya planen: Volvo och Geely ska bygga motorer ihop
2. Här är det absolut sista exemplaret av Volvo V40
3. Unik chans – sista Saaben säljs nu på svensk auktion
4. ”Jag kan förstå folk som inte orkar ladda sin laddhybrid”
5. Så ska nya elbilen erövra Europa: ”Vi har ingen historia”
6. IMk är Nissans citybil för morgondagen
7. Bilfrågan: CO2-utsläpp med HVO?
8. Bakläxa för bilsäljarnas fula knep, får inte reservera sig mot felskrivning
9. Designern berättar om Scania AXL
10. Vätgaslastbil rullar snart i Schweiz
11. Svenske industritoppen: Barn utnyttjas för elbilsbatterier
12. Zlatans lyxpresent till sig själv
13. Provkörning av Lamborghini LM002
14. Grattis Buick Wildcat!
15. Marcus och Felix i samma stall 2020?
16. Japan GP hotas av en tyfon



1. Nya planen: Volvo och Geely ska bygga motorer ihop

Av Erik Söderholm, Publicerad i dag, 12:03

Ska kapa kostnaderna rejält.



Om bara några dagar ska Volvo visa upp den första nya elbilen, som baseras på XC40. Utvecklingen av förbränningsmotorer är dock inte nedlagd, trots att Volvochefen Håkan Samuelsson uttryckligen sagt att dagens generation av märkets dieselmotor blir den sista.

Däremot ska utvecklingen av förbränningsmotorer effektiviseras, och det görs genom att samordna den med ägaren Geely. Utvecklingen av nya bensin- och dieselmotorer samlas i ett eget företag, något som innebär att koncernen kan kapa kostnaderna.

"Det här förslaget skapar fri väg för att Volvo Cars ska kunna fokusera på utvecklingen av helt eldrivna premiumbilar", står det i ett pressmeddelande, och Håkan Samuelsson säger att förslaget innebär att Volvo kan utveckla motorer mycket mer kostnadseffektivt.

För Geely innebär planerna stora fördelar för koncernens alla märken när det gäller att spara pengar. Totalt ska 3.000 anställda på Volvo Cars och 5.000 anställda på Geely jobba med motorutveckling.

"Inga personalneddragningar förväntas", enligt Volvos pressmeddelande.

I takt med att utsläppskraven blir allt hårdare och dyrare att uppnå börjar allt fler biltillverkare inse att de måste effektivisera utvecklingen av nya motorer. Fiat/Chrysler-chefen Sergio Marchionne var tidigt en förespråkare av att flera biljättar skulle kunna samsas om en enda motorfamilj istället för att varje biltillverkare skulle utveckla en egen, för miljardbelopp.

ALLT OM BILAR

2. Här är det absolut sista exemplaret av Volvo V40

Av Mattias Rabe

Publicerad 7 okt 2019 14:30

I juli byggde Volvo den absolut sista V40:n i belgiska Gent. Nu har bilen hittat fram till Göteborg och Volvo Museum. Totalt byggdes 667 530 exemplar av modellen.



Sista exemplaret av Volvo V40 kan nu beskådas på Volvos museum i Göteborg.

I fredags, den 4 oktober 2019, rullade den absolut sista Volvo V40:n vägen fram till Volvo Museum på Hisingen i Göteborg. Där kommer bilen att stå utställd tillsammans med många andra Volvo-modeller genom tiderna, från 1927 års ÖV4 till alla möjliga olika konceptbilar som den svenska biltillverkaren rönt stor uppmärksamhet med under åren.

Det var den 18 juli i år som sista V40:n byggdes i fabriken i Gent, vilket vi skrev om då. Under lite mer än sju år tillverkades 667 530 exemplar. Det är 207 exemplar fler än vad Volvo Amazon tillverkades i.

LÄS ÄVEN: Rusning till bilhallarna – Volvo sålde bäst



Ingen modell kvar i C-segmentet

Vad som gör avslutandet av V40-eran lite mer speciell än andra avslut är att med V40:s nedläggning är nu Volvo helt fritt från Ford. V40-utvecklingen påbörjades nämligen när Volvo Cars fortfarande var under Fords ägo. V40 är därför baserad på Fords så kallade C1-plattform som användes till bland annat Ford Focus och C-Max, men även till Mazda 3 och Mazda 5.

Nu har Volvo inte kvar någon C-segmentstor modell i utbudet. Hur det kommer att tas emot av konsumenterna återstår att se, V40 var nämligen en av märkets storsäljare. Med V40 Cross Country var modellserien än mer framgångsrik. De senaste åren stod Cross Country-versionen för ungefär en femtedel av totala V40-försäljningen.



***FILM**: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/volvo-genom-tiderna*

Mattias Rabe

ALLT OM BILAR

3. Unik chans – sista Saaben säljs nu på svensk auktion

Av Petter Jennervall

Publicerad 7 okt 2019 10:58

Köpa en ny Saab. De flesta trodde nog att den chansen var över. Men nu finns det faktiskt en möjlighet – Nevs auktionerar ut en Saab 9-3 MY14 Silver 2.0T Automatic, med bara 7 mil på mätaren. Snacka om samlarobjekt!



Saab 9-3 MY14 Silver 2.0T Automatic är namnet.
Men den kan också kallas "den sista Saaben".

Vi skrev i juni om att den allra sista Saaben skulle säljas och nu är det alltså dags.

Det är på svenska Bilwebauctions som du kan hitta bilen, expertomdömen samt dess bedömda värde.

Och visst låter besiktningspersonens ord speciella:

"Den sista Saaben. Smaka på de orden. Hur känns det? För många är det är sorgliga ord, men de är också lite kittlande."

Bilen är Saab 9-3 Aero Turbo 4 från 2014 eller MY14 Silver 2.0T Automatic som den också kallas. Den har körts totalt 70 km.



Nästan orörda säten – bilen har bara körts 7 mil.

Höga betyg för Saaben på besiktningen

Betygen efter besiktningen är alla maximala.

Skick tekniskt: Betyg 5

Omdöme: En motorgeneration från GM:s världsarv, men som ändå hade en viss handpåläggning från motorgenierna hos Saab.

Skick interiör: Betyg 5

Omdöme: Beige skinnklädsel med mörka detaljer och framstolarna är faktiskt unika för den sista 9-3 serien. Det syns främst på nackskyddet som har en helt annan form än tidigare. Och för dig som tycker om den udda, men mörkt sköna Saab- funktionen Night Panel; den finns där. Naturligtvis.

Skick exteriör: Betyg 5

Omdöme: En diskret silverkulör (de är ju det till sin natur) som kallas Diamond Silver. Turbinhjulen påminner oss, och ska påminna oss, om den klassiska första Saab Turbo.

Skick helhet: Betyg 5

Omdöme: En helt ny Saab, tillverkad 2014. Registrerad 2019. Har rullat sin sina få första kilometer på testbanan och på fabriksområdet.

Värdet då? Ja, så här skriver besiktningspersonen:

”En ny bil, en ny Saab, med ett värde som världens Saab-entusiaster kommer att bestämma.”

Det bedömda grundvärdet är satt till 350 000-450 000 kronor, men det är nog inte speciellt osannolikt att Saab-entusiasterna kommer bjuda över varandra en bit över det.



SISTA SAABEN

Produktionsår:	2013
Modell:	Saab 9-3 MY14
Skick:	Oanvänd
Antal säten:	5. Beige skinn med mörka detaljer
Färg:	”Diamond Silver”
Motor:	2,0 Turbo4, hk 220
Växellåda:	Automatisk
Bränsletyp:	Bensin
Körsträcka:	ca 70 km
CO2:	200 g/km
Chassinummer:	YTNFD4AZXE1100257

Bilen finns alltså redan ute på auktionssajten och försäljningen avslutas i början av november.

Förutom själva bilen kommer köparen att få en exklusiv rundvandring hos NEVS Trollhättan och bland annat besöka utvecklingsavdelningen där självkörande elbilar håller på att tas fram.

Pengarna går till pris för hållbara mobilitetslösningar

Behållningen av försäljningen kommer att gå till The NEVS Sustainable Mobility Scholarship, ett nyinstiftat pris som NEVS kommer att dela ut i samarbete med Högskolan Väst i Trollhättan under minst fem år.

– Det känns extra bra att den allra sista bensindrivna bilen från Stallbacka kan användas för att stimulera övergången till framtidens hållbara transporter, säger Stefan Tilk vd och vice ordförande i NEVS.

Även Martin Hellström, rektor på Högskolan Väst, är nöjd:

– Det är verkligen spännande att detta samarbete med NEVS blir av. Högskolan prioriterar arbetet med Agenda 2030 och försöker hela tiden maximera vår samhällspåverkan kring hållbarhet, så detta ligger helt rätt i tiden.

Priset kommer att gå till en person som gör betydande insatser för att främja framtidens mobilitetslösningar – allt från elbilsteknologier, delningsekonomi till insatser för självkörande bilar.

SAABS HISTORIA

* Saab bildas 1937. Namnet står för Svenska Aeroplan Aktiebolaget. Syftet var att ta fram flygplan för det svenska försvaret.

* Den första bilen, Saab 92, visas 1947.

* Under 1969 slås Saab och lastbilstillverkaren Scania-Vabis ihop.

* På 1980-talet går Saabs personbilsdel med vinst, men i slutet av årtiondet vänder det.

* 1989 är förlusten ungefär två miljarder kronor för personbilstillverkningen. Personalen inom personbilsdivisionen dras ner med 1.500 personer från runt 15.000.

* Följande år, 1990, läggs personbilstillverkningen i ett särskilt bolag, Saab Automobile AB. GM går in som ägare till hälften medan Investorägda Saab-Scania äger den andra halvan.

* 1991 lägger Saab ner sin fabrik i Malmö där 900 anställda byggde modellen Saab 900.

* Under 1994 och 1995 visar Saab Automobile vinst, det är de enda vinståren under GM:s ägande.

* 2000 tar GM över hela Saab Automobile.

* Tre år senare lanseras Saab 9-3.

* 2005 förlorar fabriken i Trollhättan kampen om att tillverka nästa generations 9-3, ett beslut som ändras tre år senare.

* Året därefter säljer Saab rekordmånga bilar, 133 000.

* Finanskrisen 2008 får GM att söka statligt stöd för att överleva.

* Under februari 2009 meddelar GM att Saab ska bli ett självständigt bolag och säljas.

* Den 18 december meddelade General Motors att en nedläggning av Saab Automobile inleds.

Källa: SVT



4. ”Jag kan förstå folk som inte orkar ladda sin laddhybrid”

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-10-07, 06:20

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.



Det är intressant att se i vilken omfattning svenska bilköpare har tagit laddhybriderna till sina hjärtan. I få andra länder har laddhybriderna blivit så populära som här, och det beror inte minst på att de är populära som tjänstebil på grund av det låga förmånsvärdet.

På något sätt är de kanske också en klassisk svensk kompromiss med möjlighet att köra på el korta sträckor och sedan på bensin eller diesel om det ska åkas längre.

Men på sätt och vis är de också en ganska dålig kompromiss. Jag kan förstå tänket med att laddhybriderna är många bilköpares instegsbiljett till elbilsvärlden och att det förmodligen kan bli en helt eldriven bil nästa gång laddhybridägaren ska köpa bil. Men den dåliga kompromissen består i att det egentligen är ganska krångligt att "maxa" eldriften i sin laddhybrid, och som laddhybridägare får jag väldigt få elkilometer tillbaka för besväret.

Låt mig ta ett exempel. I senaste numret av Volvos kundtidning får hybridexperten Robert Lilja på sex sidor förklara hur Volvoägarna kan "maxa sin laddhybrid med några enkla knep". Kom ihåg att detta alltså är en tidning för samtliga Volvoägare, även de som inte alls är insatta i hur en bil fungerar.

Roberts första tips går ut på att planera körningen och köra mjukt. Inget konstigt förstås, på så sätt kan även bensin- och dieselbilister sänka förbrukningen.

Men sedan blir det genast krångligare. "Använd bilens körlägen aktivt", står det, och i en kompletterande faktaruta beskrivs alla fem körlägen som föraren kan välja mellan. Att en vanlig och icke insatt bilägare – till exempel någon som fått en laddhybrid som hyrbil – skulle knappa runt bland körlägena tror jag är extremt sällsynt.

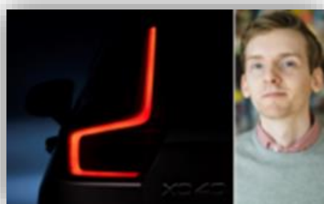
Om föraren använder navigationssystemet kan bilen i vissa fall gissa sig till vilka lägen som ska användas. Men i de flesta fall lär det bli föraren själv som manuellt måste klicka i "Hold"-läget om bilen ska spara på strömmen till senare, eller "Pure" när det är dags att köra på el. Även om föraren kör samma sträcka mellan hemmet och jobbet varje dag fattar inte bilen det – då hade den ju själv vetat när elmotorn ska stängas av och bensinmotorn skulle sättas igång.

Och när föraren väl kommer fram till målet, och det finns en laddstolpe ledig, undrar jag hur många "vanliga" bilförare – alltså inte bilnördar – som faktiskt pluggar in bilen. I en laddhybrid får de ju bara några ynkliga mils räckvidd för besväret. Räckvidden har blivit bättre på nyare bilar, men på vintern är det inte ovanligt med 2–3 mils elräckvidd i några av Sveriges vanligaste laddhybrider innan det roliga är slut. Dessutom kan elbilister ge arga blickar åt laddhybridbilister som tar upp plats vid publika laddstolpar.

Med tanke på hur förhållandevis enkelt det är att bara stoppa in vilket kreditkort som helst i pumpen på macken och tanka bensin har jag tyvärr full förståelse för att folk inte orkar med laddtrasslet. Inte med belöningen som laddhybriderna ger. I helt eldrivna bilar är det ju annorlunda: där *måste* ju föraren ladda för att över huvud taget kunna komma framåt och då vill det till att föraren sätter sig in i hur laddningen fungerar. Men i en laddhybrid är det för enkelt att bara fuska med förbränningsmotorn.

Däremot vill jag passa på att hylla alla "aktiva" laddhybridbilister som faktiskt planerar sin körning, väljer rätt körläge, utnyttjar elräckvidden till max och sedan laddar så ofta de kan. Jag vet Rechargeläsare som knappt minns när de tankade bensin senast och som gjort det till en personlig utmaning att pressa ned förbrukningen och pressa upp elräckvidden så mycket det går. All cred till er!

Men med det sagt har jag också tyvärr full förståelse för hyrbilskunden som blir tilldelad en Volvo Twin Engine på utlämningsparkeringen och inte rör laddkabeln en enda gång. Det tar ett tag att jobba bort vanetankandet.



Volvos elbil kan faktiskt bli ännu viktigare än Tesla Model 3 – i Sverige



"Jag stoppade laddhybridens laddning – och smet före med min elbil"



Faran med laddhybrider: Många av bilägarna laddar aldrig sina bilar

RECHARGE

5. Så ska nya elbilen erövra Europa: ”Vi har ingen historia”

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2019-10-06, 06:58

Chefsingenjören avslöjar planerna i intervju med Recharge.



En av uppstickarna som vill utmana de stora jättarna på Frankfurtsalongen är kinesiska Byton. Främsta säljargumentet för den eldrivna suven är den enorma 48-tumsskärmen i interiören – som också fått hård kritik.

Vi fick en pratstund med David Twohig, chefsingenjör på Byton, som jobbade på Nissan/ Renault i 26 år och bland annat ansvarade för sportbilen Alpine A110 och Renault Zoe. Nu har han hoppat över till Byton, "eftersom det är här det händer och det går extremt snabbt".

Byton lanserades 2017 och ska börja sälja bilar i Kina redan nästa år. 2021 är det dags för Europa med priser runt 45.000 euro. Med svensk skatt kan det betyda 600.000 kronor. Batteri-paketet i suven Byton M-Byte blir 72 kWh eller 92 kWh, effekten 272 eller 408 hästkrafter och räckvidden mellan 36 och 46 mil. Bilen klarar snabbladdning på 150 kW.

Batteritillverkaren CATL och kinesiska FAW har bland andra investerat i företaget.

Förutom 48-tumsskärmen tvärs över inredningen finns dessutom en skärm i ratten och en mellan framstolarna. Därutöver har bilen ansiktsigenkänning, naturlig röstigenkänning, touch-taktil manövrering, geststyrning och ett fåtal fysiska knappar.

"Ja, vissa funktioner ska skötas med knapp, det ska vara enkelt!", säger David Twohig.

- **Varför Byton?**

"Vi ger massiv uppkoppling, och det kommer massvis med nya affärsmodeller på samma vis som en telefon inte bara är en telefon, kanske kopplas 360-kameran samman med säkerhetsföretag och bilen kan vakta hus? Allt är möjligt. Traditionella biltillverkare har sina affärsmodeller – vi har ingen historia och ser möjligheter överallt."

"Riktig 100-procentig självkörning kommer kanske om tio år, men mycket snart kommer bilen kunna köra under 90 procent av alla förhållanden."





[Byton M-Byte är nya elsuven som lockar med enorm skärm och hyfsad prislapp]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. IMk är Nissans citybil för morgondagen

Peter Klemensberger 6 oktober 2019

Nissans elbilskoncept IMk är inspirerad japanska kei cars men en färdig bil kan sikta globalt. Visas upp under Tokyosalongen.



Nissan är en av de ledande elbilsaktörerna och snart kommer deras palett att breddas. I dag består den av golfklassaren Leaf och E-NV200 som finns som både transportör av gods som människor. Till Tokyosalongen, som öppnar senare denna månad, kommer man visa upp små-bilskonceptet IMk.

IMk mäter i millimeter 3 434 i längd, 1 512 i bredd, 1 644 på höjden och bygger på en helt ny plattform för eldrift. Formspråket, Timeless Japanese Futurism, ger en fingervisning om hur Nissans bilar kan se ut framöver, ett formspråk med en mängd japanska kopplingar. Konceptet som helhet är högst japansk och har så kallade kei cars som förebild men ska även representera Nissans vision morgondagens citybil.

Trots sitt format är IMk påkostad med senaste teknik från Nissan som ProPILOTs assisterande system och saker som hologramdisplayer och I2V – som gör det osynliga synligt.

Invändigt säger man sig ha inspirerats av kafé- och loungemiljöer med soffa fram, kaffefärgade detaljer och mysbelysning.

Vi kanske inte ska lägga allt för mycket vikt vid just utseendet, mer intressant är själva plattformen som mycket väl kan vara aktuell för exempelvis nästa generation Micra.

Konceptet IMk är förvisso mindre men plattformar är skalbara samtidigt som eldrivlinor gör det möjligt att krympa bilar utan att tumma på dess praktiska egenskaper, något som Minis chef chef Bernd Koerber varit inne på tidigare med kommande generation av Mini Cooper.

Resultatet av IMk må ligga år framåt i tiden, men greppet med små elbilar ligger helt i tiden. Trillingbilarna Seat Mii, Skoda Citigo och Volkswagen Up har presenterats i uppdaterade elversioner samtidigt som Kia skissar på eldriven Picanto och Renaults Zoe kommer att yngla av sig.

Nissan IMk concpet
17 bilder

ViBilägare

7. Bilfrågan: CO2-utsläpp med HVO?

Publicerad 3 oktober

Text Redaktionen

"V60 släpper enligt uppgift ut 120 gram om den tankas med vanlig diesel. Vad kan man bedöma utsläppet till om den istället körs på HVO?" Vi Bilägare svarar.



Fråga:
Jag funderar på att köpa en Volvo V60 D4, till stor del grundat på att Volvo nu godkänner HVO eller motsvarande, till exempel Preems Svanenmärkta diesel. V60 släpper enligt uppgift ut 120 g CO2 om den tankas med vanlig diesel och AdBlue-rening. Vad kan man bedöma utsläppet till om denna bil istället körs på diesel enligt exempel ovan?
Peter Fredin

Svar:
Det bränsle du nämner uppges ha minst 50 procent förnyelsebart innehåll, bland annat tallolja. Enligt Volvo kan HVO100 som enligt bränslenormen EN15940 består av hydrerade vegetabiliska oljor sänka CO2-utsläppen med 90 procent. Med bara hälften förnybart bör förbättringen stanna vid 45 procent lägre CO2-utsläpp, omkring 66 g/km i ditt fall. HVO100 finns inte på alla mackar och tillgången är tyvärr begränsad.
Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Relaterad artikel
Ok med HVO i Volvo



8. Bakläxa för bilsäljarnas fula knep, får inte reservera sig mot felskrivning

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-10-07, 10:31

Det som står i bilannonsen ska stämma.



Bilsäljarna brukar ofta reservera sig mot felskrivningar i bilannonserna på nätet – men det går inte att göra.

En granskning som organisationen M Sverige gjort visar att nästan var fjärde annons innehåller texten "reservation mot felskrivning". Det är nästan lika illa som för ett år sedan när samma granskning visade att texten förekom i var tredje annons.

Säljarna på Blocket och Bytbil har bättrat sig jämfört med förra årets granskning medan säljarna på Wayke blivit sämre.

M Sverige vill se nolltolerans både bland bilsäljare och annonssajter mot den här typen av reservationer. Det som står i annonsen ska gälla och det blir en del av köpavtalet. auto motor & sport har flera gånger skrivit om säljare som skrivit fel i annonsen och tvingats betala ersättning.

Bilköparna "ska känna sig trygga"

Enligt M Sverige kan en bilhandlare som reserverat sig mot felskrivningar tyda på att de inte är intresserade av att ta reklamationsansvar om det visar sig att bilen saknar utrustning som säljaren lovat att den ska ha.

"Konsumenter ska känna sig trygga i att bilsäljare inte kan friskriva sig från det som har utlovats i annonsen", säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på M Sverige.

Om du köper en bil där utrustningen inte stämmer överens med vad som står i avtalet har säljaren rätt att fixa felet eller erbjuda omleverans. Om du inte kommer överens med säljaren kan du anmäla företaget till Allmänna Reklamationsnämnden (ARN). Deras beslut är inte tvingande, men företag som inte följer ARN:s beslut hamnar på Råd & Röns så kallade Svarta lista.

1 eller 2 ÅRS GARANTI utan självrisk genom Svensk Bilgaranti kan teknas

Välkommen för en trygg bilaffär!
Självklart tar vi din bil i inbyte
Reservation för felskrivning kan förekomma
Finansiering samarbete med Wasakredit

Ordinarie öppettider:
Vardagar 8.00 -17.00 - Övriga tider efter överenskommelse. Ring/maila för mer information.

Vi reserverar oss för ev. felskrivningar i annonser.

Vi säljer-köper-byter begagnade bilar av alla slags bilmärken som finns på marknaden, hos oss gör du alltid en trygg och bra bilaffär.

Finans efter kundens behov, Avbetalning med eller utan kontantinsats kan ordnas.

Vi erbjuder finansiering via Mymoney/svea ekonomi.bilgaranti som är utformad för att ge bästa möjliga trygghet för just din bil via Svensk Bilgaranti Ab. Reservation för felskrivning!

Ring oss gärna innan besöket det kan vara att vi är ute kortare ärenden!

Så här får det alltså INTE stå i bilannonserna, enligt M Sverige.



Skrev fel i annonsen – nu fälls bilfirman av ARN



Svensksåld bil var importerad – nu fälls bilfirman



Svenska bilhandlare lockar fortfarande med olagliga "ful-lån"

TRAILER

9. Designern berättar om Scania AXL

Av: Stefan Nilsson

29 september, 2019 0

Ett fordon från Scania måste erkännas som en Scania även om det kommer utan hytten.



Xavi Carreras Castro

Det helt autonoma Scania AXL-konceptet är skräddarsytt för tunga funktioner och bör därför förmedla robusthet och styrka. Scanias nya autonoma lastbilskoncept är ytterligare ett viktigt steg i utvecklingen av framtida fordon.

– Eftersom detta är ett nytt koncept finns det många saker vi kan göra när det gäller hur det kan se ut, men det är absolut nödvändigt att visa alla att det fortfarande är en Scania, säger Xavi Carreras Castro, designern på Scanias fordon stylingavdelning med ansvar för Scania AXL.

Robusthet och kraft

Fordonets utseende bestäms huvudsakligen av den planerade miljön och tillämpningen. Om fordonet är konstruerat för gruv- och anläggningsarbete, bör det förmedla robusthet och kraft, medan utformningen av en självkörande distributionsbil för centrumstäder borde ge ett mildare och vänligare intryck. Att utforma konceptbilen har varit en spännande process för Carreras Castro.

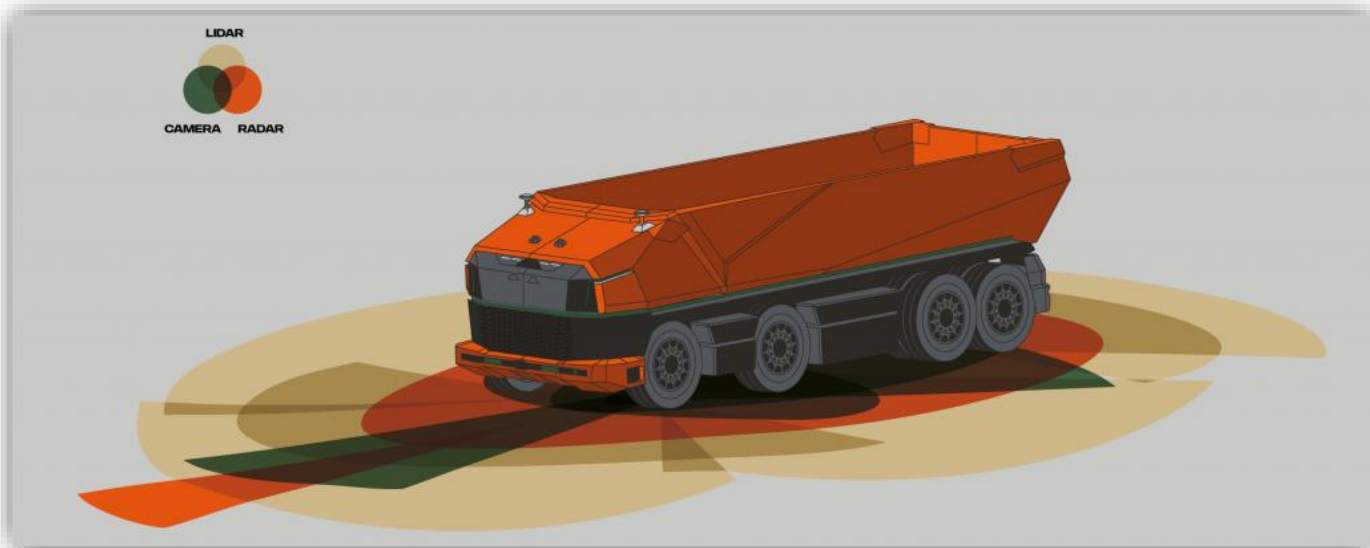
– Det här är första gången vi har byggt en lastbil som har många nya komponenter och tekniker. Det gör att vi kan förändra tidigare former och uttryck. Detta är vad vi tror att framtiden ser ut så det har varit riktigt spännande, förklarar han. Utmaningen har varit att balansera lastbilens proportioner och blanda den främre modulen med tippaggregatet. Halva hytten är borta utan förare. En konventionell gruvtruck har två distinkta delar – hytten och tippaggregatet. Vi har strävat efter en integrerad styling med ett mer dynamiskt formspråk.



AXL identifierad som en Scania

Färgerna identifierar AXL som en del av Scania-familjen Även om Scania AXL-konceptet är ett nytt och innovativt fordon kan det tydligt erkännas som en Scania. Färgerna identifierar den som en del av Scania-familjen och det finns fortfarande utrymme för den karakteristiska omslutande T signaturen, som på konventionella lastbilar bildas av grillen och vindrutan. Utvecklingen och designen av konceptbilen har krävt många nya tillvägagångssätt, eftersom projektet startade förutsättningslöst.

– Det kommer att bli en fantastisk känsla när en lastbil som denna så småningom dyker upp i en gruva, säger Carreras Castro.



För säker autonom körning behövs därför en extra sensor. Det kallas lidar, som står för ljusdetektering och räckvidd. ”Vi måste ha överlappning mellan sensorerna, så att en kan vara en säkerhetskopia för att ta över från den andra om det behövs,” säger Fredrich Claezon, systemarkitekt för autonoma fordon. ”Vad händer om kameran och radaren föreslår motstridig information? Vilka av dessa sensorer ska vi lita på? Med lidar kan vi få en bättre bas för beslut. ”

TRAILER

10. Vätgaslastbil rullar snart i Schweiz

Av: Ralph Andersson

2 oktober, 2019

Hyundai har presenterat en vätgasdriven lastbil som från nästa år kommer att sättas i kommersiell trafik i Schweiz.



Lastbilen är en del av projektet Hyundai Hydrogen Mobility. Projektet har Hyundai startat tillsammans med H2E vilket är ett partnerskap av schweiziska företag inom så kallat grön vätgas.

Enligt ett pressmeddelande från Hyundai vill företaget med detta ta sig in på den europeiska marknaden för miljövänliga lastbilar. Tanken är att verksamheten i Schweiz så småningom ska expandera till andra länder i Europa. Primärt siktar Hyundai på att etablera sig i Tyskland, Holland, Österrike och Norge.

Hyundai räknar med att kunna leverera 50 vätgaslastbilar till Schweiz under 2020. 2025 ska siffran vara uppe i 1600 lastbilar. Dessa kommer att hyras ut till företag inom H2E i första hand, men senare även till andra transport- och logistikföretag.

Lastbilen, kallad Hyundai H2 XCIENT Fuel Cell truck, har utvecklats efter Europeisk regelverk. Den har ett bränslecellssystem på 190 kW vilket ger 471 hästkrafter och en räckvidd på 40 mil. Att fylla tankarna kommer att ta cirka sju minuter.

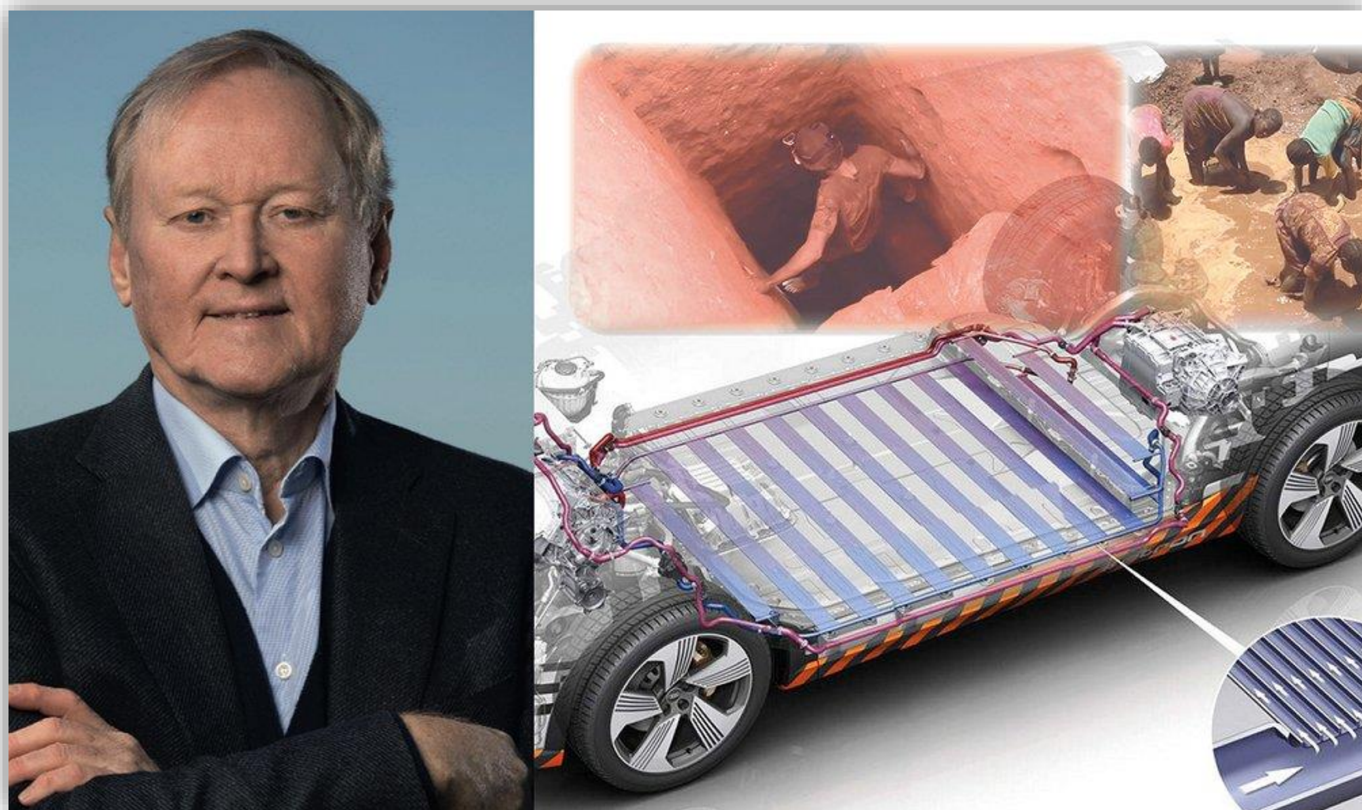


11. Svenske industritoppen: Barn utnyttjas för elbilsbatterier

Redaktören bytbil

2019-10-07

Leif Östling i stor intervju om nya boken - hyllar Greta Thunberg men larmar om kobolt



Tidigare Scania-chefen Leif Östling, 74, är i hetluften igen med nya boken ”I backspegeln”. I en intervju med BytBil hyllar den tidigare klimatskeptikern Greta Thunberg och går till attack mot barnarbetet som sker för att få fram elbilsbatterier. – Det är fruktansvärt att världen blundar för att 8-10-åringar skickas ner i koboltgruvor.

Leif Östling har gjort sig känd som en av Sveriges mest frispråkiga personer. För några år sedan fick han avgå som ordförande för Svenskt Näringsliv efter det berömda ”Vad fan får vi för pengarna?”-uttalandet. Med lite perspektiv på uttalandet tycker han att debatten är viktig att ta, även när det gäller de nya högre fordons- och bränsleskatterna.

– Jag tycker att det alltid är en berättigad fråga, vad får vi för våra skattepengar, otroligt viktigt att vi ställer frågan gemensamt. Ni journalister som är influencers behöver lägga tryck på politikerna, de ser det lätt som sina egna pengar. De stora projekten blir annars för dyra, titta på Nya Karolinska, Slussen och Förbifart Stockholm. Skattehöjningarna på rörlighet drabbar vanliga människor i glesbygden.

I dagarna har Leif Östlings nya bok ”I backspegeln” utkommit på Ekerlids Förlag. Där summerar han sina över 40 år i fordonsbranschen, med många dramatiska händelser och budstrider på Scania.

»Otaliga gånger har nyfikna själar ställt mig frågan om hur jag blivit den jag är. Vad är det som har drivit mig? Hur har jag tagit mig dit jag kommit? Mitt svar har varit: livet utvecklar sig, oförutsägbart och mångtydigt. Livet faktiskt bara blir; det finns ingen snitslad bana. Det är ett svar som sällan tillfredsställer, så den här boken måste till.«

Under nästan fyra decennier var Leif Östling verksam på buss- och lastbilsföretaget Scania. Mot bakgrund av såväl historiskt monumentala skiften som tekniska språng och konjunkturers svallvågor, utvecklades den person som för många idag är välkänd för sitt framgångsrika ledarskap och sina starka åsikter.

Däremot är det få som känner till bakgrunden till de stora framgångarna, filosofin bakom företagandet och relationen till den långvarige ägaren Wallenberg. I boken skildrar han öppenhjärtigt bland annat maktspelet och motsättningarna inom Wallenbergsfären när Volvo försökte ta över Scania, Volkswagens långvariga relation till företaget, och hur allt ställdes på sin spets, gång efter annan.

Boken är lika mycket en biografi som det är en berättelse om förhållandena i svenskt näringslivs innersta kärna; om affärer, makt, spel och ansvar. Men det är också en skildring om hur medmänsklighet och värderingar alltid vinner i längden. Leif Östling berör också sin tid som ordförande i Svenskt Näringsliv och utvecklar resonemanget kring det omtalade uttrycket "Vad fan får jag för pengarna?".

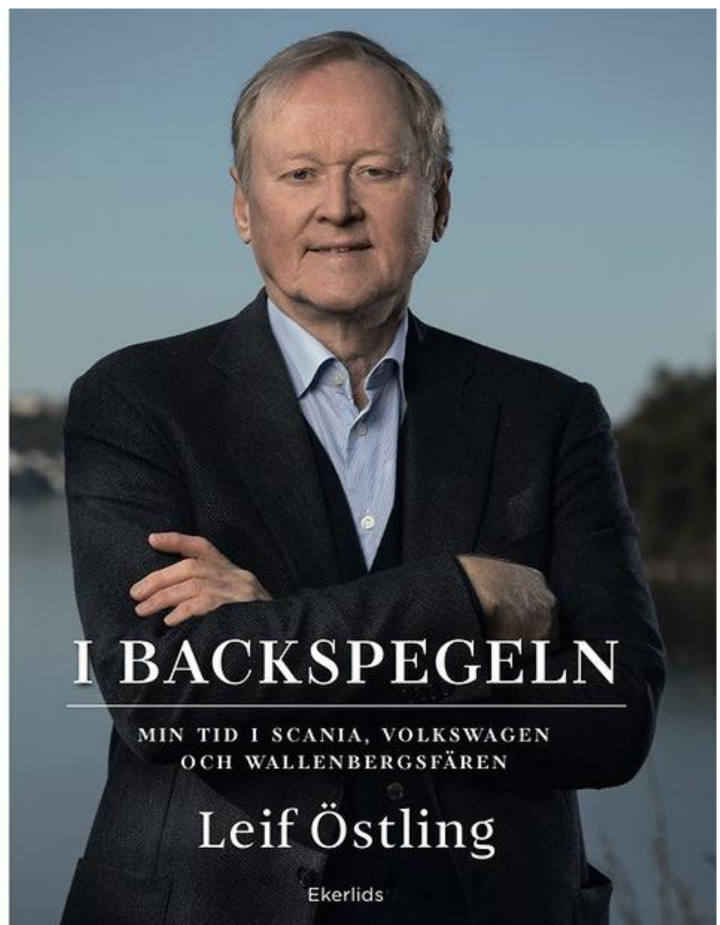
ISBN 978-91-88849-38-0



Ekerlids Förlag

Leif Östling I BACKSPEGELN





– Det är en väldigt ny erfarenhet att vara i bokbranschen. Men jag tror att det kan vara bra för publiken att få lite inblick bakom kulisserna om vad det var som hände. Men det är svårt att kondensera ner 2000 sidor till knappt 300. Det är roligt att boken tagits emot väl och gått upp på säljtoppen på Bokus.

Östling är i högsta grad aktiv fortfarande trots att han inte syns hela tiden i rampljuset. Han jobbar bland annat i Wallenbergs investbolag EQT och som senior advisor till ett stort antal organisationer, bland annat KTH och LTU i Luleå.

Knappast någon annan svensk har bättre inblick i fordonsbranschen, Leif Östling har arbetat både med lastbilar i Scania i 40 år och med personbilar via Volkswagen Sverige i många år. Dessutom satt han i Volkswagens centrala ledningsgrupp fram tills för bara några år sedan. Leif Östling sticker ut hakan och anser att dagens elbilar bara är en övergångslösning och larmar om utnyttjande av barn.

– Eldriften med lithiumjonbatterier skapar många problem. Dessutom kommer 90 procent av batterierna från Kina. 70 procent av all kobolt till batterier kommer från Kongo-Kinshasa och brytningen kontrolleras av Kina. Det är förskräckligt barnarbete som pågår när kobolt bryts, fruktansvärt. Barn som bara är 8-10 år skickas ner i gruvhålen och de lever så kort tid att de inte ens går i skolan. De dör av stendammlunga innan de är 25 år. Jag förstår inte hur vi kan blunda för det här och hur politikerna kan låta det fortgå utan att vi pratar om det.

Leif Östling tror att vi måste satsa mer på andra teknologier i kombination. Det kan handla om motorvägar med elledningar och bränsleceller.

– Bränsleceller med vätgas är en lösning som kommer mer och mer, Toyota tror att det här är framtiden. Elledningar på motorvägar kommer och ett antal olika teknologier. Tyvärr tror de flesta politiker att sticker man bara in en kontakt i väggen så finns det el. Ska vi elektrifiera allt måste hela elnätet byggas ut kraftigt.

Men lastbilslegendaren från Scania tror att förbränningsmotorer kommer att finnas kvar under många år framöver.

– Dieselbilar har högre verkningsgrad, cirka 50 procent, jämfört med bensin som ligger på 35%. Bosch håller på att utveckla ett insprutningssystem som tar bort 75 på nox-utsläppen. Det löser ett stort hälsoproblem.

Men fortfarande finns problemet med CO2 kvar. Leif Östling har tidigare uttalat sig skeptiskt om klimateffekten, men är nu omvänd.

– Greta Thunberg är ett väldigt intressant fenomen och hon är en bra katalysator för att få upp klimatfrågan på bordet. Jag hoppas bara att hon klarar trycket. Jag tror att vi ska vara väldigt medvetna om de klimatstörningar vi har. Mycket har vi i de stora urbana områdena där 60-70 procent av mänskligheten bor. Även nox och sot är stora problem för många människor och leder till förtida död. Men vi måste också se över våra konsumtionsvanor. Kläder står för lika mycket utsläpp som transportsektorn. Våra damer måste tänka till då de står för 75 procent av all textilkonsumtion.

Leif Östling tycker till om….

…lågkonjunkturen

– Det kommer inte att vara några problem för den svenska fordonsindustrin. Det kommer alltid några dåliga år i slutet av varje decennium, det är de vana att hantera.

…Trumps handelskrig med Kina

– Det är något man borde ha tagit tag i tidigare, det är mycket export ut från kina, men svårare för västerländska företag att etablera sig i Kina. Det blir en kollision mellan olika politiska system.

…självkörande fordon

– Jag tror att det kommer, men det är mycket legala och säkerhetsaspekter som måste klaras av. det. Vem rår för en olycka, föraren eller bilen? När det gäller godstrafik så kommer förare att finnas kvar länge, vem vill att en långtradare med gods för 60 miljoner euro ska vara självkörande och kunna kapas?

…Geelys ägande i Volvo Group, Volvo Cars och Daimler

Jag har svårt att förstå vad de är ute efter, Geely har gjort ett bra jobb med Volvo Cars och Geelys bilar i Kina som är utvecklade i Göteborg. Men jag förstår inte helt investeringen i Volvo Lastvagnar och Daimler. Men det kanske finns en önskan hos Li Shufu om synergier.

…förre Volkswagen-chefen Ferdinand Piëch som nyligen avled

– Han har betytt oerhört mycket för europeisk fordonsindustri. Han var först med mycket, bland annat fyrhjulsdrift hos Audi och han räddade Volkswagen. Vad många inte vet är att han köpte några Teslor till Volkswagen och ville sätta tryck på produktutvecklarna att ta fram elbilar.

Saabs konkurs

– Det fanns inget att rädda. Saab tjänade aldrig några pengar under alla år som vi var i samma koncern. Alla pengar från flyget, robotar och datorer gick till att hålla personbilstillverkningen under armarna.

…sina egna bilar

– Jag har en Lexus hybrid och två dieselbilar. Lexushybriden är klart trevligast.



12. Zlatans lyxpresent till sig själv

Redaktören bytbil

2019-10-06

"Grattis Zlatan" en Ferrari Monza SP2 för 12 miljoner



Zlatan ville fira sin 38-årsdag lite extra. Så han köpte en ny Ferrari Monza SP2 till sig själv för 12 miljoner kronor. ”Happy Birthday to Zlatan”, skriver han på Twitter.

Zlatan Ibrahimovic och Ferrari har ett speciellt förhållande genom åren. Dels har den svenske fotbollsstjärnan ägt några riktigt fina exemplar från sportbilstillverkaren – och dels har han liknat sig själv vid en Ferrari.

Han spelar för närvarande i amerikanska fotbollsligan för klubben Los Angeles Galaxy och i en intervju med pressen sa han att ”här i USA är jag som en Ferrari bland Fiat. Det kan hända att en Ferrari kan bli en Fiat eller att en Fiat kan bli en Ferrari. Jag hade samma problem i landslaget, även om det inte var lika stort där”.

Nu har Ferrari-Zlatan slagit till på sin 38-årsdag. På Twitter visar han upp presenten som han köpt till sig själv: ett exklusivt exemplar av nya modellen Monza SP2 med en prislapp på cirka 12 miljoner.

Det var för exakt ett år sedan som Ferrari kallade till presskonferens för att avslöja sin nya Monza SP2. Bytbil skrev så här om modellen:



Ferrari Monza SP1 och SP2 är precis, exakt, så som en öppen sportbil ska vara: fullständigt oanvändbar och alldeles, alldeles underbar. Se på den. Har du någonsin sett någonting så intagande?

Du kan till och med få den ensitsig SP1, med fast tonneau i stället för passagerarsäte. Vill du hellre behålla husfriden har SP2 både stol, störtbåge och ”vindruta” även för passageraren. Fast mycket mer än en spoiler är den inte, en stackars plexiflärp som ska försöka styra luftflödet över skalpen. Det kan bli blåsigt för Zlatan med tanke på att han är närapå två meter lång.

Inspirationen hämtas förstås från forna tiders Barchettamodeller, helöppna sportvagnar som skrattade komfortutrustning i ansiktet.

Bilarna ska påminna om några av Ferraris mest uppmärksammade tävlingsbilar genom tiderna – 1948 års 166 MM som var bilen som myntade uttrycket ”barchetta” (som egentligen betyder ”liten båt”), 1954 års 750 Monza och 1956 års 860 Monza.

Tekniken har man hämtat från Ferrari 812 Superfast, så under huven där fram huserar en V12 som utan överladdning lämnar 810 – japp, 810 – hästkrafter.

Bilen accelererar från 0–100 på 2,9 sekunder och 0–200 på 7,9 sekunder. Toppfarten ligger på 300 km/h.

Och eftersom man har sparat in på onödig lyxutrustning (exempelvis vindrutan) landar vikten på 1 500 kilo innan man har fyllt på några vätskor. Okej, det är inte fjäderlätt, men det är i alla fall några kilo mindre än vad 812:an släpar på. Bäst av allt? Det handlar inte om utställningsbilar, utan Ferrari serietillverkar både Monza SP1 och SP2, även om bilarna bara kommer att säljas till ”kvalificerade personer”.

Monza-modellerna var starten på den Special Series-division som Ferrari annonserade om i fjol. Själva förklarade de att Monza var först ut i ett nytt segment kallat ”Icona”, med nytillverkade modeller som hämtar inspiration från de mest stämningsmättade vagnarna från förr.

Vi listar några av värstingarna som står/stått i Zlatans garage:

Ferrari Monza SP2
Det senaste tillskottet, som säljs endast till ”kvalificerade personer”.
Volvo C30 T5
Det är ju självklart med en Volvo när man varit affischnamnet för bilmärket i flera år.

Ferrari F430 Spider
3,9-liters V8 med dubbelturbo som levererar 670 hästkrafter. 0-100 km/h på 3,0 sekunder.

Ferrari Enzo
Modellen är namngiven efter Ferraris grundare Enzo Ferrari, och är prestandamässigt en av företagets mest extrema gatubilar någonsin. Tillverkad i endast 399 exemplar.

Lamborghini Gallardo
520 hästkrafter och klarar 0–100 km/h på runt 4 sekunder.

Audi S8
En värsting-version av Audis lyxbil A8 med en V10 motor på runt 500 hästkrafter.

Maserati Gran Turismo MC Stradale
Motorn kopplad till en robotiserad manuell låda med racekänsla. 460 hästkrafter som ger en toppfart på 302 km/h.

Porsche Carrera GT
En av världens bästa superbilar. Porsches kanske bästa bil någonsin och med en V10-motor.

Porsche 911 Turbo
Belysta instegslister med namnet ”Zlatan” så att ingen skulle kunna missta sig.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Provkörning av Lamborghini LM002

Linus Pröjtz 6 oktober 2019

Lamborghini LM002 - 1980-talets fordonsdröm för allt från diktatorer till Hollywoods action-elit. Vi provkör en av de sista tillverkade, en klart skräckinjagande upplevelse.



Hastighetsmätarnålen närmar sig 140 km/h, motorn vrålar lätt kvävt och femman åker i. Inte alltför långt bort svänger vägen i en långdragen höger, men aldrig tidigare har jag närmat mig en kurva med större ovisshet om det ska gå vägen eller inte. Ibland är det extra skönt att vara på en testbana.

Den enorma pjäsen niger till när bromsarna får jobba hårt, det är ändå runt 3 000 kilo som ska saktas ner. Strax därefter vrider jag in i kurvan, de 345 millimeter breda Pirelli Scorpion Zero-däcken kämpar för att behålla greppet när karossen häver sig – understyrningen kommer som ett brev på posten. Själv betraktar jag verkligheten från min uppskjutna placering, med ratten i ett krampaktigt grepp för att hålla kursen. Välkomna till Lamborghini LM002, en blandning mellan stridsvagn och superbil som inte ber om ursäkt för sin existens.

Historien börjar i mitten av 1970-talet när amerikanska armén tagit beslut om att förse sig själva med ett nytt fordon avsett framför allt för persontransport. Modifierade civiltransporter dög inte längre, nu skulle man ta fram ett specifikt militärfordon. På något sätt lyckades Lamborghini, som var på ekonomisk dekis, ta del av upphandlingen och till Genèvesalongen 1977 hade man tagit fram sin utmanare till uppdraget – Cheetah. En bil utan dörrar och tak med 5,9-liters bakmonterad Chrysler-motor och treväxlad automatlåda. Nu låter det väldigt enkelt, men det var det inte riktigt. Bland annat valde Lamborghini att lägga ut konstruktionen på amerikanska Mobility Technology International. Som i sin tur valde att i stort sett kopiera konstruktionen från en annan gammal prototyp för militärt bruk – FMC XR311. Givetvis tog det hus i helvete och det hela slutade i domstol.



Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats. Precis som i en Land Rover Defender så känns det som att man sitter ute i dörrfickan och det beror på den sjukt breda transmissionstunneln.

För Cheetah-bilen slutade det som det brukar för riktiga skitbilar – de smälls sönder under tester. Väguppträdandet var ett skämt och motorn var långt ifrån dimensionerad för uppgiften. Samtidigt hade American Motors General utvecklad sin HMMWV och i juni 1981 fick företaget kontraktet och Humvee var född.

Hittills har amerikanska armén och flottan köpt drygt 300000 bilar. Man kan ju inte låta bli att fundera på hur affären hade påverkat Lamborghini om de vunnit upphandlingen.

Istället gick de bankrutt. Men trots bak-slaget valde det italienska märkets nya ägare, bröderna Patrick och Jean Claude Mimram, att fortsätta med det fyrhjulsdrivna spåret under 1980. Redan 1981 visades LM001 på Genève-salongen, en produkt som byggde vidare på Cheetah-konceptet – inte helt smart då motorn fortfarande satt på fel ställe. Av LM001 blev inget mer än en prototyp och man kan ju tycka att bröderna Mimram borde hejdat projektet – men icke.

I stället började man om och tur var väl det, annars hade vi aldrig kunnat köra denna magiska maskin. Ett rent papper blev till ett nytt chassi med V12-motor fram, fyrhjulsdrift och aluminiumkaross. Knappast optimal konstruktion för världens arméer, men siktet var inte riktigt ställt åt samma håll längre. Att det alltid finns plats för något ännu värre, ännu större och ännu mer makabert på marknaden färgade brödernas beslut och den produktionsfärdiga LM002 visades på Bryssels bilsalong 1986. Enligt sägnen ska över 800 order ha strömmat in ganska snabbt, många av dem från den förmögna delen av Mellanöstern. Men då bilen var så komplicerad och tidsödande att bygga så kom det slutgiltiga produktionsantalet att stanna på 328 bilar.



Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats.

Vår bil är en av de 60 sista tillverkade och därmed av specialversionen LM002 Americana. Den gick av produktionsbandet i Sant´Agata Bolognese i juli 1991 och är fortfarande i nära nog nyskick. Större delen av livet har den levt i Monaco, men har nu flyttat till en samling i England.

Att betrakta LM002 som en konventionell bil går aldrig, knappt ens som ett transportmedel. Men som en bilarnas motsvarighet till en grizzlybjörn, det klassar den in som sju dagar i veckan. Så respektingivande är den. Den yxiga formen består i grund och botten av nitade aluminiumpaneler och dörrarna har, precis som hos Hummer, utanpåliggande gångjärn. Motorhuven är en historia i sig med sina luftintag och utsläpp samt förhöjnader, något som man märker alltför väl när man sitter bakom ratten. Detsamma gäller bakpartiet med sitt flaklock och bakhängda reservhjul. Bilen verkar designad med vinkelhake och däri ligger hemligheten till den respektingivande looken. Att alla fyra däcken har den smått absurda dimensionen 345/60 R17 gör även sitt till – rakt framifrån ser bilen lite ut som en kissnödig Bigfoot.

När man öppnar förardörren och kliver in väntar en helt annan verklighet. Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats. Precis som i en Land Rover Defender så känns det som att man sitter ute i dörrfickan och det beror på den sjukt breda transmissionstunneln. Fast visst sitter man bra i de elinställbara stolarna från Recaro, något som för övrigt sitter monterat på alla fyra platserna.

Nästa chock är förarmiljön och bristen på utrymme runt reglagen. Hur man kunnat planera en så stor bil så dåligt är bortom mitt förstånd, men det är dessvärre dagens sanning. Att sätta i startnyckeln och vrida runt kräver att man byter grepp, så trångt är det. Ratten sitter så nära instrumentpanelen att händerna är farligt nära att slå i panelen när man vrider på kringlan. Dessutom sitter blinkersspaken och torkarspaken inte monterade på rattstången utan på panelen – mysigt riktade rakt ner mot förarens knän.



Fullpackat in i mista lilla skrymsle. Fast så blir det ju när man trycker ner en V12-motor i ett fordon som från början skulle vara… mest praktisk.

Okej, okej – jag ska sluta hacka. Tänkte bara servera er sanningen om LM002. Att köra den är en konstig upplevelse då den inte alls känns snabb. Du måste långt upp i varvtal för att det ska börja hända något, men det ger ju liksom inget tillbaka trots 450 hästkrafter. Bilens vikt och bristen på vridmoment långt ner i varvtalsregistret ger sammantaget en ganska tråkig upplevelse – accelerationen motsvarar den du finner i en modern normal familjebil idag.

Chassiet med sina dubbla tvärställda länkarmar, spiralfjädring och krängningshämmare ger inte heller någon direkt känsla – men nu ska du få höra något intressant. Lamborghini LM002 handlar inte om något av detta. En LM002 ska inte köpas på några logiska eller smarta bevekelsegrunder. Den ska inte heller betraktas som något normalt. I stället kan vi skratta oss lyckliga över att denna bilvärldens Terminator faktiskt sattes i produktion och därmed berikade motorhistorien. Bry dig inte om att den drar minst tre liter milen – de flesta bilarna står stilla i garagen ändå. Men så fort de kommer ut i trafiken – inte en människa lämnas oberörd. Och det är storslaget.

Det byggdes faktiskt en hetare version av LM som kallades 004 – den största av de största. I stället för 5,2-litersmotorn satt en 7-literspjäs under huven som utvecklats under ledning av Giulio Alfieri. Basen i motorn kom från Lamborghinis marina sida och bilen var en slags rullande provbänk för 002-modellen. Och den bilen provkörde Teknikens Värld! Men trots den extra kraften blev upplevelsen knappast imponerande, i alla fall inte vad gällde accelerationen. Komforten på dålig väg var däremot bra och efter lite tillvänjning ansågs bilen riktigt skoj.



Flaklock och reservhjul på bakpanelen.
Se bara till att ha friska gasdämpare, annars blir det tungt.

Lamborghini LM002

Pris
Ursprungligt pris (1991): I Italien cirka 1,5 miljoner svenska kronor. Uppskattat pris (2013): I det här skicket och genom att vara Americana-versionen borde värdet ligga runt 1,5 miljoner.

Motor
Bensin, fyrtakt. Tolvcylindrig längsmonterad V-motor, dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Fyra ventiler per cylinder. Sex Weber 44 DCNF-förgasare. Borrning/slag 85,5/75,0. Cylindervolym 5 167 cm3. Max effekt 450 hk (336 kW) vid 6 800 r/min. Max vridmoment 500 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, inkopplingsbar fyrhjulsdrift. 5-växlad manuell växellåda. Möjlighet att spärra mellandifferentialen. Lågväxel.

Hjul Lättmetallfälgar. Däck 345/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 300, längd 490, bredd 200, höjd 185. Tjänstevikt cirka 3 000. Tank 290 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 8,5 s. Toppfart 206 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning cirka 3,0 l/mil.

Ratten sitter så nära instrumentpanelen att händerna är farligt nära att slå i panelen när man vrider på kringlan.

Med rätt ljus och rätt omgivning kan till och med LM002 framstå som snygg. Eller inte. Men den har hyfsad attityd i alla fall.

Klassiker

14. Grattis Buick Wildcat!

Publicerad 12 oktober 2009

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Valfrid och Manfred har namnsdag uppmärksammar vi Buick Wildcat!



Buicks första vildkatter var tre konceptbilar som visades på GM:s utställningar Motorama 1953, 1954 respektive 1955. Från 1959 kallade Buick sin V8 för Wildcat och mitt i säsongen 1962 kom det en prestandamodell som döptes till Wildcat. Det var en variant av Invicta hardtop med bucket seats, vinyltak och golvväljare.

Redan året därpå blev Wildcat en egen modellserie placerad mellan Electra och Invicta. Den lades ned 1970 men cirkeln slöts 1985 då Wildcat återkom som namn på ännu en konceptbil.

I denna hyllning av Wildcat får vi chansen att frossa i 1960-talets reklamspråk. Buicks broschyrer var under denna tid både påkostade och innovativa.

Varje år hade man en ny sentens eller tema som komplement till Buicks alltsedan 1911 välbekanta slogan *"When better automobiles are built, Buick will build them"*. På den syftar naturligtvis 1967 års kortfattade budskap *"Still True!"*



…with exclusive "Advanced Thrust Design" (1962)



Buick´s livliest… the Wildcat (1963)



Above all, they're Buicks! (1964)



…worth more! (1966)



The year you discover the tuned car! (1966)



Buick talks your language in 1968! (1968)



Now, wouldn't you really rather have a 1969 Buick? (1969)



No wonder Buick owners keep selling Buicks for us! (1970)

BILSPORT.se

15. Marcus och Felix i samma stall 2020?

Publicerad 2019-10-01

IndyCar-säsongen 2019 har precis lagts till handlingarna och nu intensifieras spekulationerna inför nästa år. Den stora frågan för oss svenskar är vad som händer med Marcus Ericsson, som i nuläget saknar kontrakt men som enligt ett av många rykten kan vara på väg att göra Felix Rosenqvist sällskap hos Chip Ganassi Racing.



Felix är ju som bekant klar för en fortsättning hos Ganassi efter sin succésäsong där han utropades till årets nykomling, och i den andra av teamets två bilar fortsätter även Scott Dixon under 2020.

Ganassi har bara tävlat med två bilar den här säsongen, men vid finalen på Laguna Seca förra helgen intensifierades snacket om att teamet eventuellt överväger att expandera till nästa år – och att Marcus Ericsson kan vara en potentiell kandidat till tredjebilen.

Enligt vad Racingbloggen erfar skulle ett sådant upplägg involvera en i princip fullständig finansiering av den extra bilen från Marcus Ericssons personliga finansiärer (till skillnad mot Rosenqvist/Dixon, vars bilar finansieras direkt av teamet och dess egna sponsorer). Att driva en IndyCar-bil kostar runt 60-70 miljoner SEK per år.

Personligen tror jag faktiskt att det ligger en del i det här ryktet. Timingen skulle åtminstone vara lämplig. Ganassi har på senare år – parallellt med Indy-programmet – drivit Fords fabrikssatsning i sportvagns-VM samt den amerikanska IMSA-serien, men det projektet upphör efter årets säsong. Det innebär att en stor mängd personal frigörs från GT-satsningen och skulle kunna omplaceras i IndyCar.

Att addera en tredje bil till ett team som i dagsläget är dimensionerat för två är dock ingen lätt logistisk uppgift. Med stor sannolikhet skulle det i så fall röra sig om ett så kallat satellitteam, alltså en till stor del fristående verksamhet bara löst sammankopplad med ”huvudteamet”. Eventuellt skulle man också behöva driva en potentiell tredjebil från andra lokaler än Chip Ganassis HQ i Indianapolis.



Kan Marcus Ericsson och Felix Rosenqvist vara på väg att bli teamkamrater i IndyCar?

Självklart är det garanterat fler om budet om en så pass attraktiv sits som hos Chip Ganassi, och frågan är hur pass starka alternativ som finns tillgängliga på förarmarknaden. Vi vet att Indy Lights-mästaren Oliver Askew har testat för teamet och imponerat på ledningen, och han har dessutom med sig 1 miljon dollar i prispengar från Indy Lights – plus ytterligare stöd för tre IndyCar-race (däribland Indy 500). Frågan är om det räcker för att motivera Chip Ganassi att lägga ner det arbete som behövs för att pussla ihop en full säsong med Askew.

Jag var nyligen i kontakt med Marcus Ericsson för en intervju till en summering av årets säsong (som går att läsa i nästa nummer av Bilsport), men enligt honom själv är ”ingenting klart” vad framtiden anbelangar. Han uttryckte dock en stark önskan om att stanna kvar i IndyCar, ett mästerskap som verkligen tilltalar honom, och sade att målet är till ”100 procent” att göra just det. Han bekräftade också att man fortfarande pratar med Schmidt Peterson Motorsports, hans nuvarande team, samt ”andra stall”.

Hur nära förestående ett potentiellt besked är återstår att se. Det avgörs förstås av hur den närmaste tidens förhandlingar, bland annat med Chip Ganassi Racing, avlöper.

Marcus Ericsson är som bekant också reservförare för Alfa Romeos Formel 1-stall. Han var inte på plats vid Rysslands GP den gångna helgen, men kommer att infinna sig vid de resterande fem F1-racen den här säsongen.

Mattias Persson



16. Japan GP hotas av en tyfon

Av Anna Andersson 10 oktober 201921:42

Hagibis kan skjuta upp kvalet.

Enligt väderprognosen väntas stora mängder regn och vindhastigheter på 80 meter per sekund. – Säkerheten går naturligtvis först, säger Sebastian Vettel.

Inför Japan GP i F1 pratas det om en sak, ett oväder som väntas slå till mot Suzuka där F1 tävlar under fredagen, lördagen och söndagen.

Under fredagens träningar väntas rejält med regn, men natten till lördag väntas tyfonen Hagibis dra in med kraftigt regnoväder och vinstyrkor upp till 80 meter per sekund.

Arrangörerna har redan ställt in två deltävlingar som skulle ha körts i formel 4 under helgen och det pratas nu om att lördagens F1-kval eventuellt kommer att köras på söndag morgon, innan loppet som startar 07.10 svensk tid.

– FIA, F1, banan i Suzuka och det japanska bilsportförbundet följer tyfonen Hagibis noga och ser också över hur det kan påverka Japan GP 2019, skriver FIA i ett pressmeddelande.

F1 hotas av tyfon

Om kvalet skulle flyttas är det inte första gången som det sker, både 2004 och 2010 flyttade kvalet fram till tävlingsdagen på grund av osäkra väderförhållanden.

– Jag tror att det är säkerheten som har högsta prioritet, inte bara för oss utan också för alla åskådare som väntas till banan, säger Sebastian Vettel under torsdagens pressmöten och han får medhåll av sin teamkollega Charles Leclerc:

– Det är rätt enkelt egentligen, om det kommer in en tyfon så kommer vi inte att köra, säger han.

En tyfon är en tropisk orkan med stora regnmängder och hårda vindar. På Suzuka-banan är det svårt för vattnet att rinna bort från vägbanan och efter den tragiska olyckan 2014 där Jules Bianchi fick vattenplaning i det häftiga regnovädret och körde in i en hjullastare är F1 mycket vaksamma. Bianchi avled senare av sina skador och de ansvariga vill inte riskera några svåra olyckor i samband med helgens deltävling.

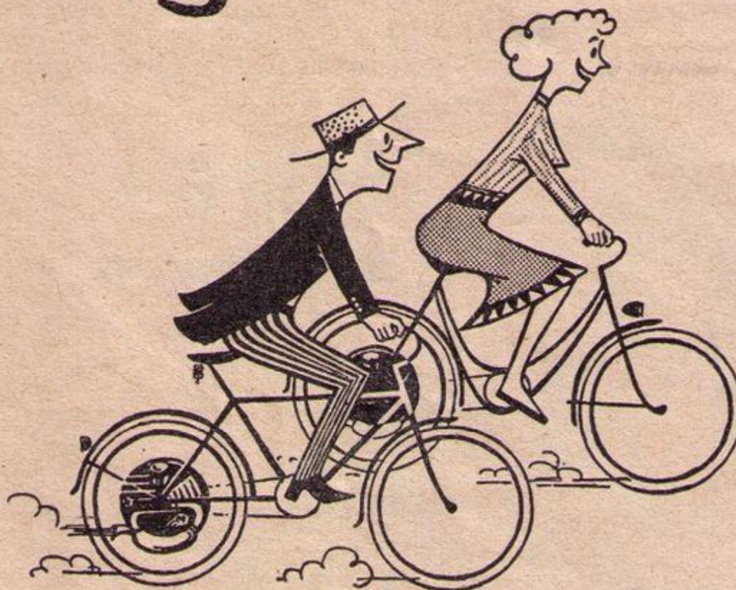
Enligt väderprognosen är det dock ingen fara för söndagens GP-lopp, när tävlingen startar klockan 14.10 lokal tid väntas det vara uppehåll och växlande molnighet.



Årsbästa av Pontus Tidemand i Wales VM-rally

RES MED RESULTAT!
SE MER FÖR MINDRE MED

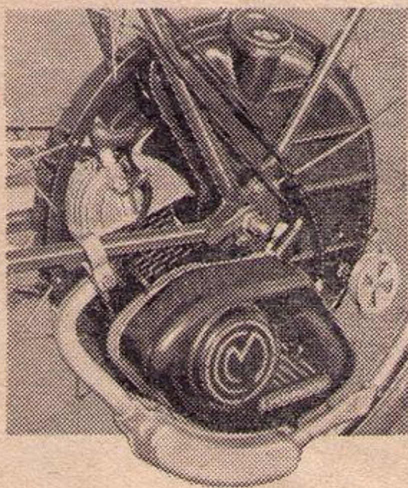
Cyclemaster



Cyclemaster

bakhjulsmotor med inkapslad
kedjedrift — i bevisad toppklass

ger vingar åt cykeln



- Motorn består av komplett bakhjul
- Cylindervolym: 25,7 cm³
- Effekt: 0.6 hkr.
- Vikt: 9.1 kg.
- Drivning: Kedjor på bakhjulet



AKTIEBOLAGET
HANS OSTERMAN

Birger Jarlsg. 18 Stockholm Tel. 63 00 20

Filialer och återförsäljare över hela landet

SLUT